Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2015–2016

29 362 Modernisering van de overheid

Nr. 253 BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 28 april 2016

In de Maatwerk Aanpak Regeldruk Logistiek (MAR L) werken de departementen van Economische Zaken, Financiën, Volksgezondheid, Welzijn en Sport, en Infrastructuur en Milieu, de Douane, de Nederlandse Voedsel en Warenautoriteit (NVWA) en de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT), het bedrijfsleven (waaronder TLN, EVO en FENEX) en de Topsector Logistiek samen aan een slimmer geregelde logistiek. Het doel van de MAR L is om de regeldruk voor ondernemers in zijn of hun contact met de overheid merkbaar te verminderen. Denk hierbij aan tijdswinst, kostenvoordelen, informatievoorsprong en meer mogelijkheden tot effectief toezicht.

MAR L startte haar werkzaamheden eind 2014. Op 27 januari 2015 stuurde ik naar uw Kamer het door MAR L opgestelde Actieplan Maatwerkaanpak Regeldruk Logistiek (Kamerstuk 29 362, nr. 240), waarin 50 knelpunten zijn opgenomen. Ik heb u daarbij toegezegd om eind 2015 de stand van zaken over de voortgang van dit Actieplan te rapporteren. In deze brief beschrijf ik, mede namens mijn collega van Economische Zaken, deze voortgang.

Ik ben verheugd u te kunnen melden dat er sinds januari 2015 een flinke vooruitgang is geboekt met het oplossen van de 50 knelpunten van ondernemers in de logistieke sector, zoals genoemd in het Actieplan. Dit is toe te schrijven aan de goede samenwerking tussen de betrokken departementen, overheidsdiensten en het bedrijfsleven. De inzet van MAR L gaat om het daadwerkelijk en merkbaar oplossen van de knelpunten zoals beleefd door het bedrijfsleven in de logistiek. Wanneer een directe oplossing niet mogelijk is, wordt de verantwoordelijkheid voor een concrete, structurele en duurzame oplossing belegd in een regulier overleg tussen overheid en bedrijfsleven.

Sinds januari 2015 zijn 42 van de totaal 50 geïdentificeerde knelpunten opgelost of hebben een weg gevonden voor een duurzame oplossing in een regulier overleg tussen overheid en bedrijfsleven. Ter precisiering:

kst-29362-253
ISSN 0921 - 7371
’s-Gravenhage 2016

– Van de 22 knelpunten die op de kortere termijn, 2015–2017 (categorie A), als oplosbaar zijn geïdentificeerd zijn er 14 naar tevredenheid van het bedrijfsleven opgelost met merkbaar resultaat.
– De 19 knelpunten die oplosbaar zijn op de middellange termijn (categorie B) hebben allen een relatie met de Douane en zijn geanalyseerd en nader uitgezocht in het Overleg Douane Bedrijfsleven (ODB). In het ODB is een groot aantal van deze knelpunten weggenomen. Voor de overige knelpunten wordt op een zeer gestructureerde wijze naar tevredenheid van alle partijen gewerkt aan werkbare en duurzame oplossingen.
– Van de 9 knelpunten die oplosbaar leken op de langere termijn (categorie C) zijn reeds 5 knelpunten opgelost. Voor de overige 4 knelpunten wordt in overleg met het bedrijfsleven nader onderzoek verricht. De uiteindelijke oplossing is veelal afhankelijk van besluitvorming in internationaal overleg.

Categorie A – Actieplan – 22 knelpunten die geheel of gedeeltelijk binnen twee jaar kunnen worden opgelost.

Van de 22 knelpunten in deze categorie zijn er inmiddels 14 opgelost. In bijlage I van deze brief vindt u een overzicht[1].

Voorbeelden van oplossingen zijn:
– *Onnodige boetes door het verlopen van het Eurovignet*. Door voorlichtingscampagnes van EVO, TLN en de Belastingdienst worden aanvragen voor een nieuw vignet nu door het merendeel van de vervoerders op tijd gedaan en worden er minder boetes opgelegd.
– *Voorkomen dubbele aanlevering van aangiftegegevens bij import van fytosanitaire goederen*. Een voorstel voor wetenschappelijk onderzoek naar betere stroomlijning van regelgeving die ziet op het EU buitengrensoverschrijdend goederenverkeer, is in maart 2016 gepubliceerd door het TKI Dinalog onderzoeksprogramma Accelerator. Dit programma is onderdeel van de uitvoering van het Meerjarenprogramma Topsector Logistiek 2016–2020.
– *Ondersteuning bedrijven bij voldoen aan de gevaarlijke stoffenwet en regelgeving*. In het kader van de ondersteuning van bedrijven bij het voldoen aan gevaarlijke stoffenregelgeving heeft de stichting Beurtvaartadres, in nauwe samenwerking met EVO en TLN, een App en de DGS portaal ontwikkeld, waarin op een gebruiksvriendelijke manier informatie over gevaarlijke stoffen beschikbaar is. Tevens wordt nog gewerkt aan het inzichtelijk maken van procedures en voorwaarden voor de opslag van gevaarlijke stoffen.
– *Onvoldoende inzicht in de exporteisen naar bestemmingslanden*. Door de ontwikkeling van een App (NL exporteert) is goede ontsluiting van de exporteisen naar verschillende bestemmingslanden voor ondernemers gerealiseerd.
– *Beperking van de consequenties van fiscale strafbeschikking AEO certificaat*. Bij het bedrijfsleven bestond onduidelijkheid of de invoering van de fiscale strafbeschikking een nadelige invloed zou hebben op het AEO-certificaat. Hiervan blijkt na onderzoek geen sprake.
– *Hergebruik industriestandaards*. Het knelpunt dat toezichthouders verschillende, met elkaar conflicterende eisen zouden stellen aan opslag en transport, bleek na een inventarisatie bij verschillende bedrijven geen substantieel knelpunt te zijn en is daarom met instemming van het bedrijfsleven afgevoerd van de lijst.

[1] Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

Nog 8 knelpunten van categorie A behoeven een oplossing. Voor deze knelpunten wordt in publiek privaat verband nader bekeken hoe deze kunnen worden aangepakt.

Als voorbeelden noem ik u:

- *Digitalisering transportdocumenten*. De toepassing van de digitale vrachtbrief is thans beschikbaar in Nederland en wordt door een groeiend aantal bedrijven getest. Een digitale tool (Transfollow) is ontwikkeld in opdracht van verladersorganisatie EVO en TLN in samenspraak met onder meer de ILT. Een digitale vrachtbrief stelt vervoerders en verladers in staat om op een gemakkelijke, snelle manier te communiceren over de vracht.
  Voor de toezichthouders betekent dit dat zij eveneens met tijdswinst en lagere kosten kennis kunnen nemen van de vervoersstromen en te controleren objecten. Dit kan bovendien meer op afstand gebeuren waardoor het toezicht meer toegespitst kan worden uitgevoerd. Om het toezicht beter te laten aanhaken op de digitale vrachtbrief worden toezichthouders uitgerust met de benodigde digitale apparatuur. Ter bevordering van het gebruik van de digitale vrachtbrief worden bilaterale afspraken gemaakt over de toepassing. De transportsector wil de digitale vrachtbrieven ook over de grens gebruiken. Overleg met België en Duitland hierover loopt nog.
- *Kosten tachograaf.* Er is nagegaan wat de mogelijkheden zijn om de tarieven te laten aansluiten bij de kosten. Als eerste resultaat zijn de tarieven voor tachograafkaarten (bestuurderskaarten, bedrijfskaarten en werkplaatskaarten) die worden uitgegeven door het KIWA Register vanaf 1 januari 2016 met twee Euro omlaag gegaan. Momenteel worden vervolgstappen geïnventariseerd.
- *Verruiming venstertijden.* Binnen de Green Deal Zero Emissie Stadslogistiek worden actief de voordelen van verruiming van venstertijden onder de aandacht gebracht van de deelnemende gemeenten. Ook binnen de Retailagenda is dit een van de onderwerpen. Een proef in de gemeente Amsterdam tot verruiming van generieke venstertijden heeft geleid tot het besluit om dit definitief in stadsdelen van Amsterdam te regelen. Hiermee hebben ondernemers minder lokale belemmeringen bij de bevoorrading van winkels. De proef wordt mogelijk ook in andere gemeenten uitgerold. Daarnaast kan deregulering worden ingezet als middel om koplopers op het terrein van zero emissie stadslogistiek een privilege te verschaffen.

Categorie B – Negentien knelpunten die deels op korte, deels op middellange termijn opgelost kunnen worden.

De Categorie B knelpunten zijn onderzocht en beoordeeld door het Overleg Douane-Bedrijfsleven (ODB). Het ODB neemt de verantwoordelijkheid voor concrete, structurele en duurzame oplossingen voor al deze knelpunten. In het ODB werken Douane en het bedrijfsleven samen om onderwerpen betreffende Douane logistiek en Douane afhandeling te bespreken. Het gaat daarbij om IT aanpassingen, de afstemming van invoeringstermijnen, de mogelijkheden om wetgeving aan te passen en de ontwikkeling van een gezamenlijke visie en strategie. De vertegenwoordigers die aan tafel zitten, zijn de koepelorganisaties die de schakels van de internationale grensoverschrijdende Douane logistiek vertegenwoordigen, te weten ACN, FENEX, EVO, FENEDEX, VNO-NCW, VNC, VNTO en TLN. Daarnaast zijn de NVWA en de ILT lid van het ODB.

In bijlage II is op verzoek van alle deelnemers in het ODB een overzicht en toelichting opgenomen over de aanpak van Categorie B[2], waar onder andere wordt ingegaan op:

- *Samenwerking betrokken overheidsdiensten.* In verschillende samenwerkingsverbanden en overleggen wordt invulling gegeven aan de wens van het bedrijfsleven voor een nauwere samenwerking tussen Douane en andere handhavingpartners (specifiek NVWA en ILT). Het resultaat leidt tot het combineren van controles en optimale informatie uitwisseling. Het stroomlijnen van inspecties en controles zal voor veel bedrijven een aanzienlijke vermindering van regeldruk opleveren. Voorbeelden van beter samenwerking zijn:
  - Goederencontroles in de haven van Rotterdam (Douane samenwerking met inspectiediensten);
  - Periodieke inspecties voor veilige havens en de controles op AEO-certificaten inzake veiligheid (Douane samenwerking met de zeehavenpolitie);
  - Toezicht veiligheid bij export van luchtvracht (Douane samenwerking met de Koninklijke Marechaussee);
  - Verbeterde aansluiting van overheidscontroles bij de rustpunten in de logistiek. In de handhavingsvisie en in toekomstige wetgeving wordt dit geborgd.
- *Kwaliteit van toezicht.* Een inspanning van de Douane heeft geleid tot een betere klantkennis van de Douanemedewerker. Dit leidt vervolgens weer tot een verbetering van de kwaliteit van de fysieke en administratieve controles. Uit de Fiscale Monitor is gebleken dat in 2015 het bedrijfsleven tevreden was over de fysieke controles tegenover 53% in 2012. Voor de administratieve controles geldt een stijging van 72% naar 75% in dezelfde periode. In dit verband heeft de NVWA ook aangegeven dat zij het AEO-certificaat zal betrekken bij haar eigen onderzoeken, waarmee ook de klantkennis bij de NVWA wordt vergroot.

Categorie C – Negen knelpunten die op lange termijn mogelijk opgelost kunnen worden.

Van de 9 knelpunten waarvan werd verwacht dat ze pas op langere termijn kunnen worden opgelost zijn er toch al 5 opgelost. Vier knelpunten zijn opgelost door het van kracht worden van nieuwe EU regelgeving. Daarnaast werd het knelpunt van de verlening van sofinummers aan zeevarenden uit Estland en Letland opgelost. Na onderzoek bleek dat dit knelpunt op een misverstand berustte. Door de inwerkingtreding van de Wet basisregistratie personen in 2014 kan aan zeevarenden, uit bijvoorbeeld Estland of Letland, een burgerservicenummer worden afgegeven.

De resterende vier knelpunten zijn complex van aard en behoeven nader onderzoek en internationale afstemming. Deze knelpunten zijn in relevante gremia belegd en worden aldaar verder behandeld. Het betreft o.a. de ratificatie door handelspartners van de Rotterdam Rules, die de internationale vervoersaansprakelijkheid in de intermodale transportketen regelt. Een nadere actie betreffende harmonisatie van wet- en regelgeving voor de intermodale transportketen moet nog worden opgestart.

Ik vind het van groot belang om hard te blijven werken aan de structurele oplossing van de knelpunten, in en buiten MAR L kader. Ook in de komende periode zal ik inzetten op dit publiekprivate karakter van het programma om zowel draagvlak als tempo te geven aan het oplossen van administratieve knelpunten in de transportsector. De betrokken overheids-

[2] Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

instellingen en het bedrijfsleven zijn gecommitteerd zich in te zetten de resterende knelpunten op te lossen en samen te werken om tot verdere doorbraken te kunnen komen.
In 2017 ontvangt u de eindrapportage over de oplossing van de resterende knelpunten.

De Minister van Infrastructuur en Milieu,
M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus